SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 8 (140)

16—23 LUTEGO 1949



POKÓJ i ARMIA WOLNOŚCI

Pierwsze dni lutego, miesiąca, w którym Armia Radziecka święci rocznicę swego powstania, były dniami wielkiego wydarzenia w polityce międzynarodowej, dniami ofensywy w obronie pokoju, w walce z podżegaczami nowej wojny.

1 lutego wszystkie gazety świata, wszystkie rozgłośnie radiowe podały tekst odpowiedzi Stalina na pytania postawione mu przez amerykańskiego dziennikarza.

Stalin stwierdził wyraźnie i jednoznacznie, że możliwa jest współpraca pokojowa między USA i ZSRR, że chętnie spotka się osobiście z prezydentem Trumanem, by omówić wszystkie sporne kwestie, że uważa za słuszne, by ZSRR i USA ogłosiły wspólną deklarację, iż w żadnym wypadku nie rozpoczną wojny, że należy ustalić program redukcji zbrojeń.

Odpowiedzi Stalina setki razy były powtarzane we wszystkich językach świata, przez miliony prostych ludzi. W ciągu kilku godzin dotarły do najodleglejszych zakątków kuli ziemskiej budząc radość i uśmiech wśród ludzi pracy.

Wydawało się, iż na tak szczere i bezpośrednie słowa rząd USA nie potrafi odpowiedzieć odmownie.

Odpowiedź Trumana, który proponował jako miejsce spotkania Waszyngton, potwierdziła pozornie nadzieje całego świata, lecz...

Dziennik amerykańskich kapitalistów „United States News and World Report" pisze:

„...wydatki wojskowe stworzyły w Ameryce sztuczny okres zapotrzebowania na produkcję przemysłu. Byłoby dla nas ciosem, gdyby „zimna wojna" skończyła się. Cała nasza gospodarka opiera się na tej „zimnej wojnie"...

Tak pisze organ bankierów, fabrykantów, dyrektorów trustów i koncernów. A ponieważ oni rządzą w Ameryce, a nie naród amerykański, więc pan Acheson, oficjalny rzecznik rządu USA stwierdza, że pokojowe rozmowy między Trumanem a Stalinem nie mogą się odbyć.

Argumenty, jakich używa rząd amerykański, by usprawiedliwić swe stanowisko — nie wykraczają poza ramy zwykłego ordynarnego kłamstwa, którego używa złodziej bandyta, by usprawiedliwić swe czyny.

Narody całego świata dobrze zrozumiały i oceniły słowa Stalina i ich wagę w walce o pokój. Narody całego świata dobrze widzą kto i w czyich interesach stara się rozpętać nową wojnę, kto posyła amerykańskie dolary i wojska do Grecji, Chin, Turcji, Iranu, Egiptu, Arabii Saudyjskiej, Indii, Ameryki Łacińskiej, Japonii, Grenlandii i Islandii.

Jesteśmy świadkami coraz to nowych klęsk militarnych amerykańskich imperialistów, którzy biorą w skórę wszędzie tam, gdzie usiłują zgnębić wolne narody.

Pierwsze dni lutego br. — to dotkliwa klęska wszystkich podżegaczy wojny na całym świecie. Klęskę tę zadały im proste, ludzkie i jasne słowa Józefa Stalina. Zobaczyli jak obce są ich własnym narodom głoszone przez nich antyradzieckie, antypokojowe hasła.

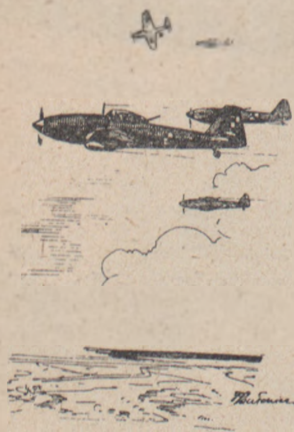
Pan Truman i jego poplecznicy widzą wyraźnie, że na wyprawę wojenną przeciw ZSRR, przeciwko krajom demokracji ludowej uda im się zebrać co najwyżej... niepełny komplet drużyny do piłki nożnej. Narody, a w ich liczbie i naród amerykański, wojny tej nie chcą.

* * *

23 lutego Armia Radziecka obchodzi trzydziestą pierwszą rocznicę swego istnienia — święto trzydziestu jeden lat walki o wolność i pokój, walki o imię najszczytniejszych ideałów ludzkości. My, Polacy, pamiętamy nie tylko to, że istnienie Armii Radzieckiej i ZSRR przyniosło nam wolność w 1918 roku, dało możność budowy ustroju sprawiedliwości społecznej po drugiej wojnie światowej. My wiemy, że dziś Armia Radziecka — to gwarancja naszej spokojnej pracy i światowego pokoju, to siła, która samym swym istnieniem i przykładem zagrzewa narody całego świata do walki z kapitalistycznym wyzyskiem i imperializmem.

My, polska lotnicza młodzież, łączymy swe uczucia z uczuciami całej postępowej ludzkości życząc Armii Radzieckiej nowych sukcesów w szkoleniu i rozwoju dla dobra pokoju całego świata. **(peleng)**

MELDUNKI BOJOWE PUŁKU „WARSZAWA"



START Z LOTNISKA „BYDGOSZCZ"

Początek lutego nie sprzyjał działaniom lotnictwa: mgły, śnieżyce i niski pułap nie pozwalały na start. Zresztą lotnictwo niemieckie nie stawiało również oporu i dywizje I Armii nie atakowane z powietrza przekroczyły starą granicę niemiecką, wchodząc 31 stycznia na ziemię złotowską.

Współdziałając z 47 Armią Radziecką i 2 korpusem kawalerii radzieckiej wojska nasze przełamały potężnie ufortyfikowane pozycje Wału Pomorskiego, zdobyły Mirosławiec i rozpoczęły walki zaczepne, trwające od 14 do 28 lutego, na pozycji ryglowej, przebiegającej przez Borujsko — Żabin — Świerszczyznę i Nadarzyce.

Pułk „Warszawa" rozpoczął loty bojowe o dzień wcześniej...

13 lutego 1947 r. od 15.25 do 16.55 pułk prowadził zwiad umocnień wojsk npla, ruchu po szosach i liniach kolejowych w rejonie Chojnic na liniach Pruszcz — Chojnice, Przechlewo — Czarne, Chojnice — Sępolno. Rozpoznanie wykonały dwie pary samolotów Jak-9.

W czasie 15.55 — 16.10 para naszych Jaków została niespodziewanie zaatakowana z tyłu przez Me-109 w rejonie stacji Ogożeliny. Jeden z naszych samolotów został uszkodzony w pierwszym ataku i wyszedł z walki. Drugi Jak sam jeden odparł ataki Niemców i powrócił na lotnisko.

W czasie lotu zwiadowczego jedna para zaatakowała ogniem broni pokładowej kolumnę aut przeciwnika, niszcząc dwie ciężarówki.

Artyleria przeciwlotnicza ostrzeliwała nasze samoloty w rejonie Chojnic.

14 LUTEGO 1945 roku. W czasie 9.30 — 10.50 jedna para Jaków dokonała zwiadu wizualnego lotniska i celów naziemnych we wschodniej części Piły, w której bronił się okrążony garnizon niemiecki.

Od 11.00 do 13.10 pułk osłaniał rozpoznawcze loty szturmowców 3 pułku w rejonie Chojnic. Pary Jaków odprowadzały grupy po 2 Iliuszyny do celu i z powrotem. W 10 locie do celu piloci prowadzili wizualne rozpoznania pola boju, ruchu na drogach i rejonów koncentracji wojsk nieprzyjaciela. Jednocześnie we wszystkich lotach myśliwce atakowały wraz ze szturmowcami piechotę i kolumny aut wroga ogniem broni pokładowej.

W czterech nalotach myśliwce zniszczyły 1 Ju-52 na ziemi (prowizoryczne pole wzlotów 1 km na płn. od Piły), 5 ciężarówek i około 2 plutonów Niemców.

Iliuszyny po dokonaniu zwiadu przeprowadzały naloty szturmowe. Szczególnie skuteczne były ataki na kolumnę na szosie Człuchów — Borkowo oraz na zgrupowanie piechoty, aut i artylerii w lesie na płn.-zach. od Człuchowa, dokonane w czasie 12.25—12.55.

Lotnictwo myśliwskie nieprzyjaciela było nieaktywne. Jedynie w rejonie m. Nakło jeden Me-210 usiłował zaatakować niespodziewanie nasze myśliwce osłaniające Iły. Gdy spostrzegł, że go zauważono — momentalnie zawrócił i uciekł.

Z zadania nie powrócił Jak-9 Nr 86 kpt. Olega Matwiejewa. Przykrywający go por. Gabis melduje: kpt. Matwiejew został zestrzelony bezpośrednim trafieniem pocisku z czołgu na wysokości 100 m nad centrum Piły. Płonący samolot roztrzaskał się o ziemię w czasie pomiędzy 10.30 a 10.40.

Zachmurzenie w ciągu dnia 9 — 10 ballów o podstawie chmur 100 — 300 m. Widzialność 4 km.

* * *

Przerwijmy na chwilę odczytywanie meldunków pułku „Warszawa".

Przeczytajmy jeszcze raz twarde żołnierskie słowa: ...„Z zadania nie powrócił Jak-9 Nr 86 kpt. Olega Matwiejewa..."

Kapitan Oleg Matwiejew był jeszcze w Grigoriewskoje szefem wyszkolenia strzeleckiego. Uczył naszych pilotów rozrywać ćwiczebny rękaw serią z cekaemów, uczył zestrzeliwać niemieckie maszyny w czasie walk na froncie. Jego klucz dokonał niezwykle trudnego zwiadu fotografując 11-kilometrowy pas umocnień pod Warszawą. Jego fotografie posłużyły wojskom frontu do zdobycia stolicy Polski. Wychował młodych polskich pilotów i atakując Niemców, okrążonych w Pile, zginął trafiony pociskiem artyleryjskim. Zginął — 18 lutego 1945 roku, w przededniu święta Armii Radzieckiej, z której przyszedł, by pomóc polskiemu lotnictwu.

Nazwisko jego weszło na zawsze do historii polskiego lotnictwa. Weszło obok setek innych nazwisk najlepszych oficerów radzieckich, którzy jak bracia pomagali nam budować armię wolnej Polski — obok tysięcy nazwisk tych, którzy przelali swą krew na ziemiach polskich w walce o „Waszą i naszą wolność".

Polscy lotnicy pamiętają dobrze nazwisko kpt. Matwiejewa, nazwisko podpisującego czytane przez Was meldunki płk. Jana Tołdykina, który zginął w walce o to aby Kolberg stał się znowu i już na zawsze Kołobrzegiem.

Polsko-radzieckie braterstwo broni, które narodziło się w ryku silników bojowych samolotów, jest dla nas świętym testamentem poległych. Wzmacniać je będziemy i rozbudowywać w walce o pokój.

Dziś, w dniu trzydziestej pierwszej rocznicy Armii Radzieckiej, składamy hołd pamięci bolszewika, kapitana pilota, Olega Matwiejewa i tysiącom jemu podobnych.

A cztery lata temu, dwa dni po zestrzeleniu Jaka-9 Nr 86...

* * *

16 LUTEGO 1945 ROKU. Od 10.00 do 15.00 pułk grupami po 2 Jak-9 i 6 Jak-1 dokonywał zwiadu wizualnego na szosach i drogach kolejowych, wykrywał rejony koncentracji nieprzyjaciela w lasach, wsiach i miasteczkach, w rejonie ograniczonym z zachodu przez Miastko i Czarne, a ze wschodu przez Chojnice i Brusy. Dokonywano rozpoznania na marszrutach Chojnice — Brusy oraz Miastko — Człuchów.

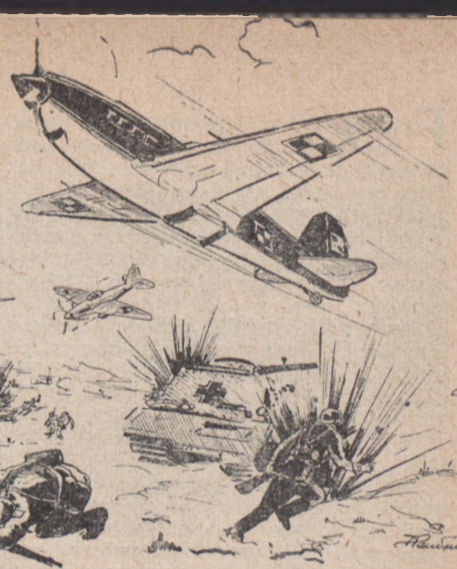
Od 10.40 do 15.30 pułk grupami po 2 Jak-9 osłaniał loty zwiadowcze 3 pułku szturmowego w rejonie Tarnówki. Należało wykryć grupy Niemców, którzy wyrwali się z okrążenia w Pile. Myśliwce przeprowadzały jednocześnie rozpoznanie wizualne na całej trasie lotu.

W ciągu dnia Jaki dokonały 3 nalotów szturmowych. Zniszczono parowóz na stacji Brusy, podpalono skład amunicji w rejonie Tarnówki oraz rozbito 5 ciężarówek.

Nad Tarnówką widziano bój dwu FW-190 z dwoma samolotami radzieckimi (12.00 — 12.30). Małokalibrowa artyleria przeciwlotnicza nieprzyjaciela w sile jednej baterii wiodła ogień z lasu na południe od Tarnówki.

Zachmurzenie 8 — 10 ballów o podstawie 600 m. Widzialność 7—8 km.

17 LUTEGO 1945 ROKU. Od 9.40 do 17.00 pułk prowadził rozpoznanie wojsk wroga grupami po 2 Jak-9 w rejonie Szczecinka. Granice rejonu zwiadu: ze wschodu Biały Bór — Rzecznica — Łędyczek, z zachodu Połczyn — Złocieniec. Zadaniem rozpoznania było wykrycie rejonów koncentracji czołgów i piechoty, analiza przewozów kolejowych i transportów kołowych na drogach i szosach rejonu.



Od 9.28 do 18.35 grupami po 2 Jaki pułk osłaniał zwiadowcze loty 3 pułku szturmowego po 2 Iliuszyny w rejonie Jastrowia. Zadaniem lotów było wykrycie grup Niemców, które po ucieczce z Piły znajdowały się na tyłach I Armii Wojsk Polskich.

Od 12.20 do 13.40 pułk grupami po 4 i 2 Jak-9 osłaniał nalot trzech grup 3 pułku szturmowego po 4 Iliuszyny na stację i miasto Biały Dwór.

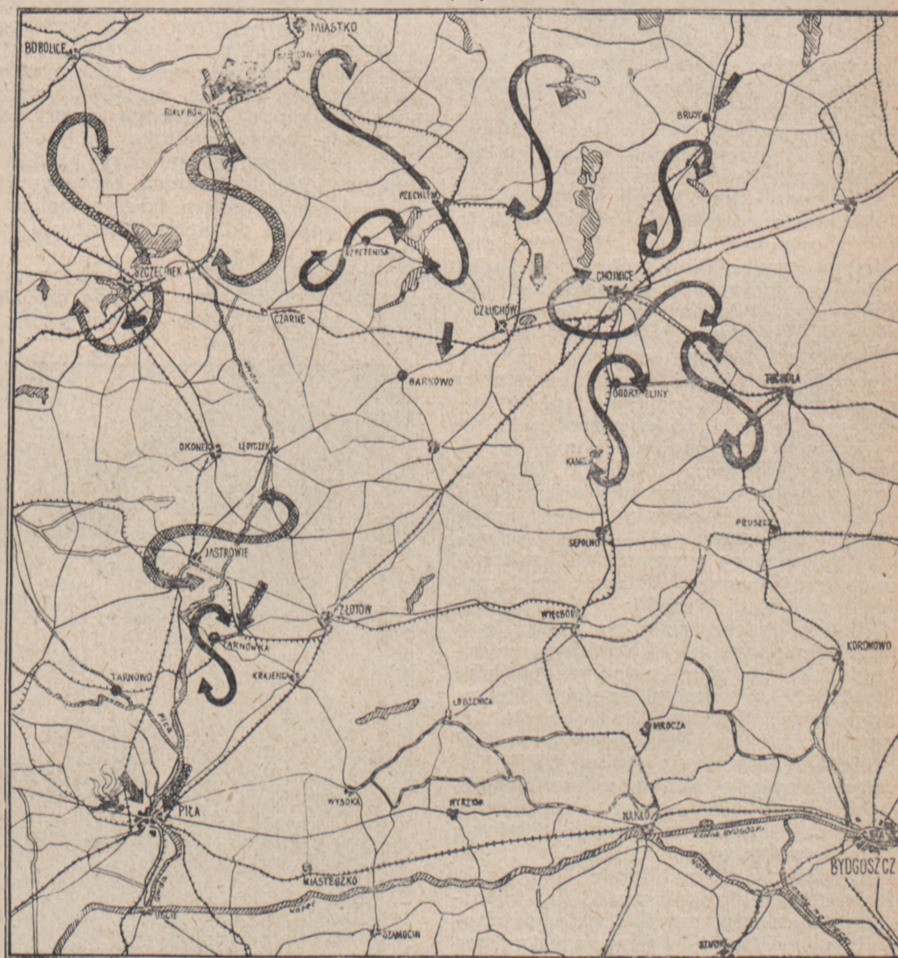
W ciągu dnia myśliwce dokonały sześciu ataków szturmowych. Jednym z nich zatrzymano i wysadzono w powietrze pociąg złożony z cystern z paliwem na odcinku Biały Bór — Barnowiec. Szturmowano również pociągi i składy kolejowe na stacji Biały Bór.

Artyleria przeciwlotnicza nieprzyjaciela ostrzeliwała samoloty w rejonie 4 km na płn. od Szczecinka (jedna bateria) i na stacji Biały Bór (dwie baterie). W rejonie Szczecinka ogień do samolotów prowadziła kolumna czołgów.

Pogoda w rejonie celu: zachmurzenie 10 ballów o podstawie 500 — 600 m. Widzialność 5 — 6 km.

Mapka terenu działań bojowych pułku „Warszawa" z lotniska Bydgoszcz w okresie 13 — 17 luty 1945 r.

Strzałki proste oznaczają miejsca ataków celów naziemnych, strzałki w kształcie litery „S" — rejony zwiadu



21 LAT PRZED BRAĆMI WRIGHT

RYSZARD SŁUGOCKI

Oficjalna historia lotnictwa stwierdza, że pierwszy samolot, który ukazał się zdolny do lotu, zbudowali w roku 1903 bracia Wright w Ameryce.

Historia ta tendencyjnie przemilcza fakt, że już w roku 1882, a więc 21 lat wcześniej, rosyjski konstruktor Aleksander Możajski zbudował maszynę latającą, która zarówno pod względem osiągnięć, jak i sposobu budowy wyprzedzała znacznie późniejsze konstrukcje. Samolot Możajskiego dokonał kilku udanych lotów. Przedwczesna śmierć przerwała dalsze prace wynalazcy.

Aleksander Możajski urodził się w roku 1825. Mając 16 lat rozpoczął służbę, wstępując do floty wojennej.

Obserwacja lotu ptaków naprowadziła go na myśl zbudowania latającego aparatu. W wyniku długotrwałej pracy zamiar ten stał się rzeczywistością i w roku 1882 pierwszy w historii świata samolot wzniósł się w powietrze.

Zamieszczone opowiadanie mówi o pracy i osiągnięciach wielkiego wynalazcy, prawdziwego twórcy lotnictwa.

Fregata „Diana“ przeszedłszy ciężki szkwał na Morzu Północnym podchodziła do kanału La Manche przewalając się ciężko z fali na falę.

Na rufie fregaty przy sterniku stał zawinięty w ceratowy płaszcz z kapturem porucznik Możajski wytężając wzrok w rozpościerającą się dokoła szarość.

Nagły pisk i odgłos uderzenia czegoś o pokład oderwało uwagę oficera od mgły — zszedł po schodkach na śródokręcie i tu wśród gmatwaniny lin zauważył białą morską rybitwę. Możajski bez trudu złapał mewę — ptak miał złamane skrzydło.

Zeszedłszy do kajuty porucznik zrzucił ociekający wodą płaszcz i zabrał się do opatrywania skrzydła rannego ptaka. Niezgrabnymi palcami nastawił kość i przyłożywszy łupki z dwóch ołówków obandażował skrzydło.

„Polatasz jeszcze“ — mruknął trochę do siebie a trochę do wystraszonego ptaka, patrzącego nań małymi paciorkami czarnych oczu.

Możajski nie kładł się spać tej nocy. Z szafy napełnionej książkami i czasopismami naukowymi wyciągnął gruby zeszyt w czarnej płóciennej oprawie i siadłszy za podrygującym od uderzeń fal stole zaczął notować opis właściwości lotnych skrzydła mewy.

* * *

Już od kilku lat, prawie z rozpoczęciem służby, kiedy jako 16-letni chłopiec wstąpił po raz pierwszy na pokład statku — Możajski zainteresował się zagadnieniami latania. W chwilach wolnych od służby młody oficer obserwował godzinami lot morskich ptaków, robił szkice i notatki. Aby zrozumieć skomplikowane zagadnienia lotu, Możajski pogłębiał swoje wiadomości z fizyki i matematyki. Kajutę jego wypełniały książki i publikacje poświęcone zagadnieniom lotniczym. Koledzy na statku w żartach nazwali jego kajutę — biblioteką.

W czasie postojów na lądzie młody oficer cały swój wolny od służby czas spędzał w bibliotekach Kronsztadtu lub Petersburga. Na okręcie zaszywał się w swojej kajucie i długie godziny siedział kreśląc i robiąc wyliczenia. W grubym czarnym zeszycie zebrały się setki szkiców i projektów statku powietrznego, który zamierzał wybudować Możajski. Aby zaznajomić się z silnikami parowymi (benzynowych jeszcze nie znano), Możajski dłuższy czas pełnił służbę na parowcach, które w tym czasie zaczęły wchodzić w skład floty rosyjskiej — wreszcie został mianowany porucznikiem na trzymasztowej fregacie „Diana“, wyruszającej na Daleki Wschód.

W tym czasie służba na morzu była szczególnie ciężka. Skomplikowane urządzenia wielkich żaglowych statków wymagały ogromnego wysiłku fizycznego przy obsłudze. Pragnąc ułatwić pracę załogi młody oficer opracował projekt usprawnienia obsługi żagli. Zacofane poglądy dowódców uniemożliwiły jednak Możajskiemu zastosowanie tych ulepszeń w praktyce. Walcząc z konserwatyzmem wyższych oficerów i wypełniając sumiennie obowiązki Możajski nie zaniedbywał swych lotniczych zainteresowań. Często wychodził na pokład i obserwował krążące nad okrętem chmary ptactwa.

— W jaki sposób właściwie latają ptaki? — myślał porucznik. Możajski zauważył, że gdy tylko szybkość lotu się zmniejsza — ptaki tracą wysokość. Wówczas zaczynały machać mocno skrzydłami, wzbijały się w górę i znów, rozpostarłszy szeroko skrzydła, zaczynały krążyć. — Sumienna obserwacja zaczynała dawać wyniki.

Po 4-miesięcznej podróży „Diana“ dopłynęła do wschodnich brzegów Syberii. Wkrótce potem fregata, zabrawszy na pokład admirała Putiatyna, odpłynęła do Japonii.

Z początkiem 1855 r „Diana“ zarzuciła kotwicę w zatoce Simoda niedaleko Tokio. Tam załoga okrętu przeżyła wielkie trzęsienie ziemi, które często nawiedzają Japonię.



Silny napór fal rzucał okrętem z miejsca na miejsce grożąc rozbiciem. W ciągu 30 minut „Diana“ obróciła się 42 razy wkoło łańcucha kotwicznego. Okręt ocalał tylko dzięki ofiarnej walce załogi z żywiołem i przytomności umysłu jednego z oficerów, który w porę rozkazał wyrzucić za burtę dwie dodatkowe kotwice i kierował całą akcją ratunkową. Oficerem tym był Aleksander Możajski.

Kiedy dokonano przeglądu statku po katastrofie, okazało się, że „Diana“ wymaga poważnej naprawy, bez której nie ma mowy o dalszej podróży.

W drodze do zatoki, gdzie miano dokonać naprawy, okręt napotkał na silny sztorm i w krótkim czasie, osłabiony poprzednią katastrofą, zatonął. Załodze, a między nimi porucznikowi Możajskiemu, udało się uratować i dopłynąć w łodziach ratunkowych do brzegu. W tym czasie do Japonii nie dochodziły żadne statki pasażerskie, a Japończycy poza rybackimi łodziami nie posiadali floty. Sytuacja była ciężka — trzeba było czekać na przepływający okręt może rok, a może i kilka lat.

Wtedy Możajski rzucił projekt, aby samemu wybudować statek. Między rzeczami, które udało mu się uratować z rozbicia, znalazło się kilka książek o budowie okrętów — bo i tym zagadnieniem interesował się młody oficer.

Po upływie pół roku szkuner „Heda“ — bo tak nazwano nowy statek, był gotów. Możajski okazał się zdolnym konstruktorem, rozwiązał wszelkie wyłaniające się w czasie budowy trudności i doprowadził pracę do końca. Wkrótce po tym „Heda“, zabrawszy na pokład załogę „Diany“, odpłynęła ku brzegom wschodniej Syberii.

Po powrocie do Władywostoku Możajski rozpoczął długą podróż przez Syberię z powrotem do Petersburga. Po rocznej podróży dotarł wreszcie do rodzinnego miasta. Krąg dookoła świata został zamknięty. Przez ten czas w umyśle młodego oficera skrystalizował się ostatecznie zamiar stałej pracy w dziedzinie lotnictwa. Gruby zeszyt w płóciennej oprawie przewędrował wraz z Możajskim dookoła świata i przez czas tej podróży zapełnił się nowymi planami i rysunkami.

Jeszcze kilka lat pływał w wojennej flocie porucznik, a potem kapitan Możajski. Przez cały ten czas gromadził obserwacje, dotyczące zagadnienia lotu. Po wojnie krymskiej porzucił służbę we flocie i objął stanowisko urzędnika w małym miasteczku. Chciał w spokoju oddać się sprawie, która go zajmowała od lat — lotnictwu.

* * *

W tym czasie tylko niewielu ludzi wierzyło w możliwość zbudowania samolotu. Większość uczonych występowała zdecydowanie przeciwko „szaleńcom i fantastom“, jak nazywano autorów projektów maszyn latających, cięższych od powietrza. Gazety ówczesne nierzadko wystawiały na pośmiewisko konstruktorów tego rodzaju aparatów.

Możajski nie zraża się tym, jest przekonany o słuszności swoich pomysłów. Mając więcej czasu rozpoczyna doświadczenia. Chwyta ptaki, bada ich budowę, rozmiary i kształt skrzydeł.

(C d. n.)

ZIMOWE ZAWODY SPORTOWE WOJSK LOTNICZYCH

JERZY KONIECZNY, ppor.

„Narciarstwo dla lotnika to nie tylko przyjemność. To najlepszy dla niego sport. Sport, który odrywając go od pracy zawodowej, od latania, wyrabia w nim cechy konieczne dla każdego lotnika: odwagę i szybkość decyzji. Narciarz w czasie zjazdu musi utrzymać idealną równowagę, musi znakomicie ocenić odległość, obserwując przeszkody terenowe musi być przygotowany na każdą ewentualność, ale nie może się bać... Aklimatyzowanie się lotników w warunkach górskich podnosi ich wytrzymałość na niskie ciśnienia, usprawnia odczyny organizmu, jest w ogóle czynnikiem dodatnim..."

Starzy S.M-karze pamiętają — tak pisał dr Ferr o narciarstwie w n-rze 27-28 z 1946 r.

Wiedzą o tym dobrze nasi lotnicy wojskowi. Ruch na świeżym powietrzu, w słońcu, śniegu, szeroki oddech dla płuc, żywsze bicie serca, zdrowy rumieniec i śmiech beztroski — to rzeczy, o które dba każdy pilot wojskowy.

Narciarstwo, łyżwiarstwo i hokej zdobyły sobie u naszych lotników prawo obywatelstwa podobnie jak i inne sporty

Kilkudziesięciu zawodników ze wszystkich jednostek lotniczych z całej Polski zjechało się do Szklarskiej Poręby, by zmierzyć swe siły w ramach I Zimowych Zawodów Sportowych Wojsk Lotniczych.

* * *

Pogoda wspaniała — słoneczna. Miasto w powodzi flag i transparentów. Tłumy ludzi. Zawodnicy ubrani w niebieskie i czarne kombinezony — defilują.

Nad miastem krąży samolot obrzucający startujących zawodników bukietami białoczerwonych kwiatów.

Szrenicka Hala. Opodal schroniska im. Kasprowicza przebiega trasa zjazdu, slalomu-gigantu. 29 zawodników rusza ze startu. Warunki terenowe ciężkie. Zjazd wymaga dużej rutyny, odwagi i opanowania. Emocja. Wszyscy kończą jednak bieg bez wypadku. Pierwszy na mecie jest ppor. Mazurek Z. — tuż za nim przybywa szer. Chorzempa B. Lotnicy wojskowi pokazali dobrą klasę.

Trzy dni emocji. Bieg narciarski na 12 km. W tej konkurencji pierwsze miejsce zajmują zawodnicy z jednostki szturmowej.

W jeździe figurowej najlepiej popisuje się szer. St. Jans zdobywając 87,2 pkt. Zespołowo największą ilość punktów zdobywa Techniczna Szkoła Lotnicza.

Ostatni dzień mistrzostw. Od samego rana na lodowisku zacięte rozgrywki hokejowe.

Finał. Publiczności prezentują się drużyny OSL i TSL. Krążek szybko przesuwa się po tafli lodowej. Gra niezwykle zacięta, jednak na równym poziomie. Wynik remisowy 2:2. Dogrywka nie daje rezultatu. Emocja trwa jeszcze dalsze pół godziny. Aż wreszcie pchor. Koperniak pięknym strzałem zdobywa dla OSL decydującą bramkę i... mistrzostwo dla szkoły.

* * *

W sali Wojskowego Domu Wypoczynkowego celuloidowa piłeczka skacze po stole, odbijana zręcznie rakietami zawodników.

Finał gry pojedynczej tenisa stołowego. I tu emocja. Wreszcie... koniec gry i zwycięzca por. Charliński z uśmiechem odbiera gratulacje. Jeszcze jedno mistrzostwo zdobywa razem z por. obs. Wojewódzkim w grze podwójnej.

W kilka godzin później odbywa się uroczyste rozdanie nagród.

Oficerska Szkoła Lotnicza zdobywa ogólne mistrzostwo. Reprezentanci zwycięskiej jednostki otrzymują z rąk Dowódcy Wojsk Lotniczych, gen. Romeyko wielką nagrodę przechodnią za okres zimowy—miniaturę kolumny Zygmunta. Nagrodę przechodnią za masową akcję sportową—srebrny puchar otrzymuje Techniczna Szkoła Lotnicza. Szereg oficerów otrzymuje piękne nagrody indywidualne i wyróżnienia w rozkazie Dowódcy Wojsk Lotniczych.

Z beztroskim humorem i uśmiechem zadowolenia opuszczali lotnicy wojskowi Szklarską Porębę. Te kilka dni w górach, wśród słońca i śniegu zrobiły swoje...







Na zdjęciach: u góry — defilada zawodników, w środku — zwycięzca slalomu ppor. Mazurek w czasie zjazdu, u dołu — Dowódca Wojsk Lotniczych, gen. bryg. Romeyko wręcza zwycięzcom nagrody

NA RATUNEK

STEFANIA SEMPOŁOWSKA

W dniu 2 lutego br. minęło 5 lat od śmierci Stefanii Sempołowskiej. Stefania Sempołowska, wybitna działaczka społeczna, której hasłem życiowym było nieść pomoc bliźniemu śpiesząc zawsze na ratunek, dała niezliczone dowody swej ofiarności niosąc pomoc więźniom caratu 1905 roku czy więźniom hitlerowskiego okupanta 1940—1944 r.

Wielki czyn ZSRR w ratowaniu rozbitków „Italii" wywołał w pannie Stefanii, jak ją nazwała młodzież, ogromny oddźwięk. Powstała w ten sposób książka, w której Sempołowska oddała wiernie całą historię wyprawy polarnej i wielkie poświęcenie ludzi Związku w akcji ratowniczej..

„Na ratunek" Sempołowskiej jest trwałym pomnikiem ku czci bohaterskich lotników i marynarzy polarnych ZSRR.

Poniżej drukujemy fragmenty tej arcyciekawej książki, której już drugie wydanie oglądamy na półkach księgarskich po wojnie.

Od chwili, gdy w nocy z 3 na 4 czerwca 1928 r. radioamator Mikołaj Szmit uchwycił po raz pierwszy wołania „SOS" rozbitków „Italii", nie było prawie narodu w Europie, który by — w osobach swych najlepszych, najofiarniejszych synów — nie przyczynił się do akcji ratowniczej. Los chciał, że katastrofa rozbiła załogę „Italii" na dwie, a później na trzy grupy, rozrzucając je po niezmierzonych obszarach pól lodowych, co w wysokim stopniu utrudniło i skomplikowało zabiegi ratunkowe. Nie wszyscy spośród piętnastu członków załogi sterowca dotrwali do chwili, gdy po kilku długich tygodniach daremnych początkowo prób i poszukiwań udało się wreszcie ratującym wykonać trudne i ofiarne dzieło. Lecz i wyprawy śpieszące na ratunek poniosły niepowetowane straty; zginął wówczas bez śladu Amundsen oddawszy swoje bohaterskie życie sprawie ratowania rozbitków „Italii".

Decydującą rolę w ich poszukiwaniu odegrali lotnicy radzieccy Babuszkin i Czuchnowski oraz łamacz lodów „Krasin" pod przewodem prof. Samojłowicza. Borając się z niesłychanymi trudnościami warunków klimatycznych członkowie i kierownicy ekip radzieckich dopięli celu: ocalili życie tym spośród załogi „Italii", których jeszcze uratować było można, wybawili ich z nieludzkich cierpień i umożliwili im powrót do kraju i rodzin.

O tym wszystkim szczegółowo i zajmująco opowiada książka Sempołowskiej*. Książka, której treść jest przykładem współżycia narodów, które potrafią pamiętać o swej wszechludzkiej wspólnocie nie tylko w chwilach katastrof i niebezpieczeństw, lecz również w warunkach powszechnego, codziennego życia.

PRZYGOTOWANIA

Na wiosnę 1928 r. gen. Nobile, jeden z kierowników wyprawy biegunowej na „Norge" w 1926 r., dyrektor Włoskiego Towarzystwa Awiacyjnego, zorganizował nową lotniczą wyprawę polarną.

W warsztatach Tow. Awiacyjnego zbudował według własnego projektu, na koszt rządu włoskiego, sterowiec „Italia" typu podobnego do „Norge". „Italia" była statkiem bardzo znacznych rozmiarów: długość dochodziła do 115 metrów (długość równa kamienicy o 24—25 oknach), szerokość 18,5 metra, wysokość 38 metrów (kamienica 4-piętrowa ma przeciętnie 23 metry), pojemność 19 000 metrów sześciennych, wypór do 20 ton.

Przygotowania do wyprawy, szczegółowy jej plan i zadania trzymano w tajemnicy. Głoszono, że cele wyprawy są ściśle naukowe! Nie budziło to jednak wiary. Jedni uważali, że lot „Italii" ma na celu reklamę włoskiego przemysłu lotniczego, inni upatrywali w ekspedycji cele polityczno-państwowe...(!)

START DO BIEGUNA

Sterowiec wyleciał z Mediolanu dnia 15 kwietnia 1928 roku o godzinie 2 w nocy dążąc przez Oslo do Kings-Bay na Spitzbergen, gdzie go oczekiwać miał włoski statek wojenny „Citta di Milano", przeznaczony na bazę dla wyprawy powietrznej, tj. mający zaopatrywać „Italię" na każdy lot — w paliwo, żywność itp. Załoga statku miała obsługiwać „Italię" przy wyprowadzaniu z hangaru, puszczaniu w ruch, co wymagało udziału kilkudziesięciu ludzi.

Podróż „Italii" nie wiodła się od początku.

Za Triestem statek wpadł w burzę, która go uszkodziła i poniosła ku Karpatom. Tu spotkał się z nową burzą. Z wielkim trudem udało się Nobilemu wydobyć z tych złych warunków atmosferycznych i dostać się do Jezierzyc koło Słupska, gdzie istnieją zabudowania sterowcowe (szopa dł. 180 m i maszt sterowcowy).

Tutaj „Italia" zatrzymała się około 2 tygodni dla naprawy uszkodzeń i dopiero dnia 3 maja wyleciała kierując się na Sztokholm do Wadsö, dokąd doleciała pomyślnie następnego dnia.

NAD BIEGUNEM

...Przebywszy nad biegunem około dwóch godzin, o godzinie 2 minut 30 w nocy ruszono w drogę powrotną. Kierowano się ku mało znanym ziemiom, leżącym między 30-tym a 40-tym południkiem, aby zbadać ten rejon. Pogoda psuła się. Dął silny wiatr północno - zachodni. Niebo pokrywało się chmurami. Z wysokości około 1 000 m chwilami tylko widziano szare lody, bezbrzeżną zamarzłą pustynię. Wiatr rzucał całe tumany gęstej białej mgły okrywając nimi sterowiec, na którego powierzchni osiadała wilgoć tworząc grubą powłokę lodowatą. Światło słabo przenikało poprzez mgłę...

O godzinie 10 minut 25 wysłano na „Citta di Milano" radiodepeszę, że „Italia" przechodzi koło północnych brzegów Spitzbergen, że powierzchnia sterowca pokryła się powłoką lodową około 1 centymetra grubą — i zapowiedź, że „Italia" za 2—3 godziny będzie w Kings-Bay...

KATASTROFA

...Tylna część gondoli uderzyła o lód. Lecą bryzgi ścian. Myśl nie jest w stanie objąć tego, co się dzieje. Sterowiec częściowo utracił wagę, ogon podnosi się do góry. Dowódca usiłuje korzystać z chwili — wyprostować statek. Przekleństwo. Ster niezdolny już władać aparatem. Wiatr rozrywa powłokę rozłupując statek na dwie części. Ściany, podłoga, sufit gondoli — wszystko się miesza...

SOS!

W nocy z 3 na 4 czerwca w północnej Rosji, w małej mieścinie Wozniesienskaja Wochma (obwód płn. - dźwiński) radioamator Mikołaj Szmit pochwycił przez mały aparat (własnej konstrukcji) — na krótkiej fali — wołanie „SOS!". Odbierając depeszę, nie dość dokładnie ją pojął, źle zrozumiał nazwę wyspy Foyn i określił miejsce pobytu rozbitków jako okolicę Wyspy Franciszka Józefa.

...Odebraną depeszę przesłał natychmiast do Moskwy do Tow. Przyjaciół Radia.

Podróż „Italii" śledzono w ZSRR z uwagą od chwili wylotu sterowca. Gdy w ostatnich dniach maja na rogach ulic Moskwy i Leningradu sprzedawcy gazet wykrzykiwali: „Czwarty dzień nie ma wieści o losach „Italii"—ludzie chwytali gazetę i czytając ją gorączkowo, pytali: „Co się mogło stać? czy zginęli?"

ZSRR ORGANIZUJE POMOC NA MORZU...

Moskiewski komitet do ratowania ofiar rozbitej „Italii" przygotowywał pra-



* „Na ratunek" — Stefania Sempołowska, wydawnictwo KUK.

wie równocześnie z wyprawą małyginowską—wyprawę Krasina. „Krasin", największy łamacz lodów, jaki ZSRR posiada, miał ruszyć z portu leningradzkiego w kilka dni po Małyginie i zdążać drogą bardziej południową przez Bałtyk, Morze Północne, Norweskie, około Spitzbergen ku miejscu pobytu grupy Nobilego.

Do udziału w wyprąwie „Kras na" powołano szereg uczonych, profesorów i praktycznych znawców Arktyki. Towarzyszyć im mieli lotnicy, uchodzący w ZSRR za najwybitniejsze siły jako specjaliści lotnictwa polarnego. Załogę zorganizowano z doświadczonych, obytych z niebezpieczeństwami żeglarzy. Na czele wyprawy stał prof. Samojłowicz, jako kierownik oraz jego zastępca, komendant Egge i lotnik Czuchnowski.

...I W POWIETRZU

Na czele oddziału lotniczego, składającego się z 5 członków — stał młody, ale w Rosji już słynny, lotnik Czuchnowski. Urodzony w 1897 r. Borys Czuchnowski był czynnym uczestnikiem rewolucji w 1917 r. Już po przewrocie skończył szkołę lotniczą, zasłynął na południu (nad Morzem Azowskim i Kaspijskim) jako doskonały lotn.k. W 1924 r., jako słuchacz Akademii Morskiej w Leningradzie, brał udział w wyprawach polarnych. Człowiek nieustraszonej odwagi, wielkiej szlachetności i niezwykłego osobistego wdzięku. Na „Krasinie" od pierwszej chwili stał się ulubieńcem wszystkich. Nie było wypadku, aby kto odmówił jego prośbie, przeciwnie, towarzysze zgadywali raczej jego życzenia.

POSZUKIWANIA LOTNICZE

...Gdy samolot był na szer. 80° 42 min., a na dług. 25° 45 min., Szelagin, który pełnił obowiązki obserwatora, z krzykiem wpadł nagle do kabiny Czuchnowskiego i szarpiąc go gwałtownie za rękaw wołał, iż widzi wśród lodów grupę trzech czy czterech ludzi.

Na ten krzyk Czuchnowski zniżył lot, zrobił kilka kręgów nad głowami rozbitków.

Przeźroczystość powietrza była zmącona mgłą, przy tym szybkość lotu dawała tylko kalejdoskopowe wrażenia. Te krótkotrwałe wrażenia były bardzo niejasne i niepewne: czterech? trzech? czy jeden człowiek? Szelagin otwierał już okno dla zrzucenia paczki, gdy Czuchnowski nagle powziął inną decyzję i powstrzymał go od tego. Lękał się, że z powodu trudności trafienia, paczka może paść obok kry i męczyć ludzi — prawdopodobnie piekielnie głodnych.

Jakim sposobem mechanik Szelagin z wysokości około 200 metrów (na jakiej unosił się aeroplan) dojrzał wśród plam i kanałów między lodami maleńkie postacie ludzkie — trudno pojąć. Towarzysze jego opowiadali potem, że ujrzawszy ich krzyknął głosem tak potężnym, że przekrzyczał huk motorów.

URATOWANI

Dnia 5 października 1938 roku „Krasin" wpłynął do portu leningradzkiego, witany przez tłumy publiczności.

W tym samym czasie ku brzegom Francji wracały z północy ratownicze wyprawy francuskie, poszukujące rozbitków z grupy Alessandriego i wyprawy Amundsenowskiej.

Dzieło pokoju — ratowanie życia ludzi — obywatele radzieccy wypełnili z honorem.



w skrócie

PRZY SZYBKOŚCI 764 KM GODZ z wysokości 1 220 m wyskoczył z samolotu ze spadochronem kpt. Aleksy Bystrow. Kpt. Bystrow zastosował 20-sekundowe opóźnienie otwarcia spadochronu i swym wolnym spadaniem zredukował szybkość postępową, po czym otworzył spadochron. Po wylądowaniu Bystrow poddany został badaniom lekarskim — czuł się zupełnie dobrze. Skok ten można uważać pod względem swego charakteru za rekordowy.

„ROT FRONT - 7" — to radziecki szybowiec wyczynowy konstrukcji Antonowa, na którym Olga Klepikowa ustanowiła kobiecy i absolutny rekord światowy przelotu — 749 km przelatując z Krymu pod Moskwę. (Rekord polski — 578 km).

PILOT KOMUNIKACYJNY IWAN SMIRNOW ustąpił z czynnej służby, mając w swojej książce lotów 28 750 godzin. Smirnow latał bez przerwy od r. 1915 i jest uważany za rekordzistę światowego w ilości godzin przebytych w powietrzu. W czasie pierwszej wojny światowej Smirnow stracił sześć samolotów niemieckich.

PIERWSZE OBSERWACJE z balonu stratosferycznego nad zaćmieniem słońca przeprowadził w dniu 7 sierpnia 1887 roku słynny uczony Dymitr Mendelejew, dokonując wzlotu na balonie stratosferycznym własnej konstrukcji.

PIONIEREM TEORII lotów międzyplanetarnych i twórca teorii napędu odrzutowego był uczony rosyjski Ciołkowski. W roku 1895 opracował zasady budowy jednopłatowca o kształtach opływowych.

23 LATA przed wykonaniem pierwszej martwej pętli (13 lat przed pierwszym lotem z silnikiem na aparacie cięższym od powietrza) — przepowiedział możliwość wykonania jej Mikołaj Żukowski, słynny uczony rosyjski, twórca teoretycznej i eksperymentalnej aerodynamiki.

DRUKARNIĘ na pokładzie oraz radio i kino miał samolot - olbrzym ANT - 20 „Maksym Gorkij", wybudowany w roku 1934 przez konstruktora radzieckiego Tupolewa. Samolot ten miał 65 m rozpiętości, 42 tony ciężaru w locie, 8 silników po 1 000 KM i mógł zabrać 78 pasażerów i 23 ludzi obsługi.

TWÓRCĄ TEORII skrzydeł o zmiennym profilu w locie, autorem oryginalnych prac o poruszaniu się ciał w powietrzu z szybkością dźwięku (rok wydania 1902!) i o siłach działających na skrzydła jest Sergiusz Czapłygin, bohater pracy socjalistycznej, członek Radzieckiej Akademii im. Mikołaja Żukowskiego.

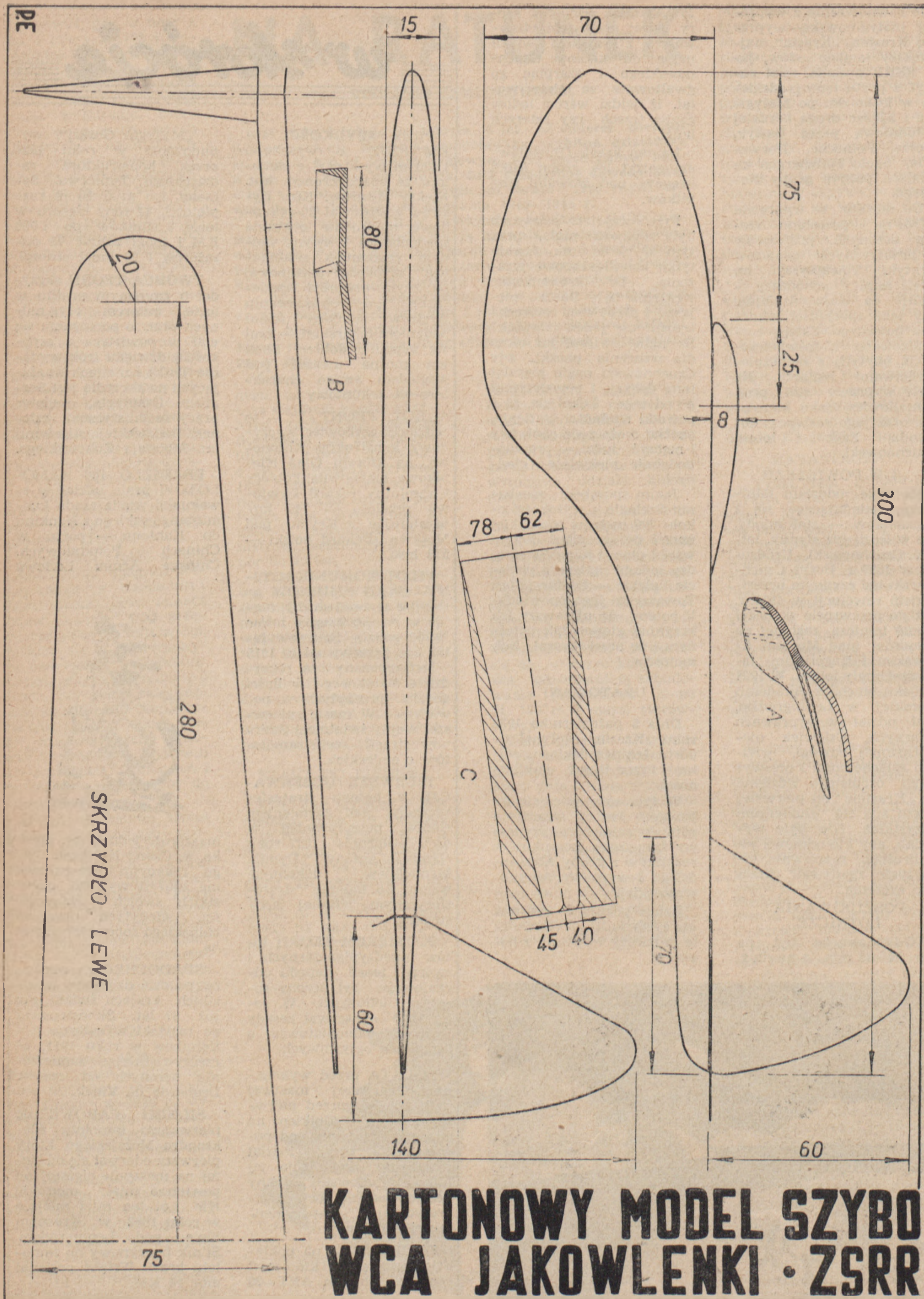
PRZESZŁO 100 SAMOLOTÓW brało udział w ewakuacji władz rządu kuomintangowskiego z Nankinu do Kantonu — portu w Chinach Południowych. Chińska Armia Ludowa



maszeruje jednak tak szybko, że Czang-Kai-Szek i jego reakcyjni generałowie nie zdążyli wywieźć wszystkich swoich kosztowności, zdobytych kosztem chińskiego robotnika i chłopa.

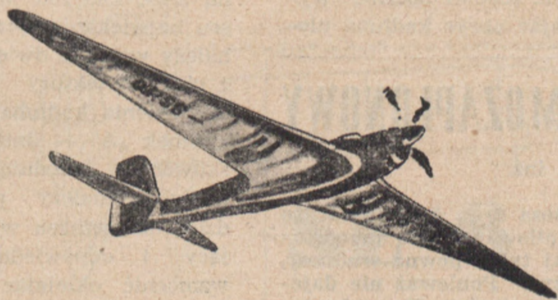
SPADOCHRON, używany po dziś dzień we wszystkich krajach świata, ma już 37 lat. Skonstruował go rosyjski wynalazca Kotielnikow w roku 1911, urzeczywistniając zamierzenia uczonych od czasów Leonarda da Vinci.

SILNIKI PAROWE do pierwszego samolotu Aleksandra Możajskiego, który pierwszy oderwał się od ziemi na maszynie cięższej od powietrza miały moc 20 KM. Lot ten miał miejsce w roku 1882 w Krasnym Siole pod Leningradem. Silnik benzynowy do samolotu braci Wright posiadał moc 16 KM.

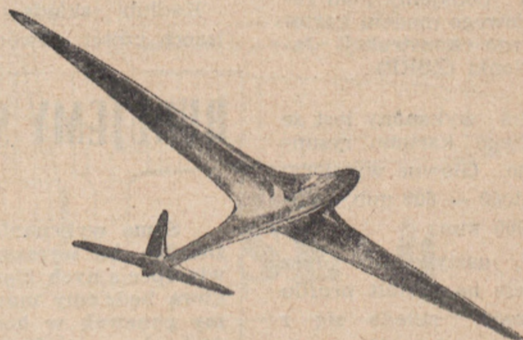


KARTONOWY MODEL SZYBOWCA JAKOWLENKI • ZSRR

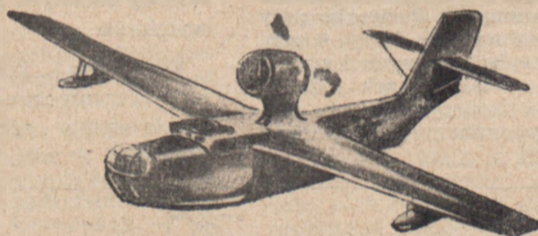
ŚWIATOWE REKORDY



Samolot „CAGI-25", konstrukcji P. O. Suchego, na którym dwukrotnie dokonano przelotu ZSRR — Biegun Północny — USA. W roku 1937 lotnicy: Gromow, Jumaszew i Danilin dokonali pierwszego na świecie przelotu ponad 10 000 km.



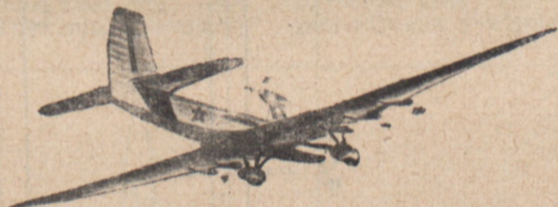
Szybowiec dwumiejscowy „Stachanowiec", konstrukcji Jemielianowa, na którym pilot Kartaszow i pasażer Sawczow dokonali w roku 1938 przelotu 619 748 km.



Wodnoplat „MP-1 bis", który zdobył w roku 1938 kobiecy rekord odległości lotu wynoszący 2 241,5 km. Załoga — lotniczki: Osipienko, Łomako i Raskowa.



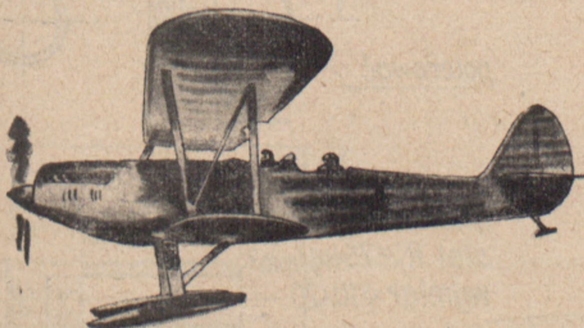
Prototyp samolotu myśliwskiego I-15, konstrukcji N. N. Polikarpowa, na którym pilot Kokkinaki wzniósł się w roku 1936 na rekordową wysokość 14 575 m.



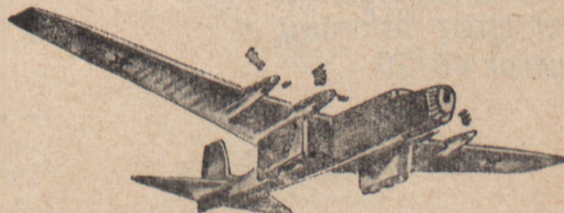
Samolot olbrzym ANT-20 „Maksym Gorkij", konstrukcji A. N. Tupolewa, będący do niedawna największym samolotem świata. Dane: rozpiętość skrzydeł 64 m; ciężar użyteczny 8 ton, zabierał 70 pasażerów i 6 osób załogi. Szybkość przelotowa 240 km/godz.



Samolot „G-2", na którym lotnicy radzieccy dokonali szeregu lotów podbiegunowych, oraz ustanowili rekord wysokości z obciążeniem 5 ton, osiągając wysokość 7 500 m.



Prototyp samolotu wywiadowczego R-5, uczestnika licznych lotów polarnych oraz akcji ratowniczej lodołamacza „Czeluskina" w roku 1934.



Samolot transportowy, konstrukcji Bołchowitinowa, na którym piloci: Niuktikow i Lipkin ustanowili rekord wysokości z obciążeniem 13 ton, wynoszący blisko 5 000 m.

KARTONOWY MODEL JAKOWLENKI

Objaśnienie do planu na str. 88

Spełniając życzenie kolegi Władysława Mlekodaja podajemy plan rekordowego modelu kartonowego konstrukcji Jakowlenki (ZSRR).

Model wykonany jest ze sztywnego kartonu rysunkowego. Główne wymiary: rozpiętość — 600 mm, długość 300 mm.

Płat, usztywniony przez wygięcie na kształt profilu lotniczego, składa się z dwóch skrzydeł. Na planie oznaczono literą „C" sposób wycinania skrzydła. Skrzydła są połączone łącznikiem z grubego kartonu, jak pokazano na rysunku „B". Chcąc uzyskać jednakowe kąty w płacie należy sklejać skrzydła na równej desce lub stole i stosować dobry szybkoschnący klej. Skrzydła połączone łącznikiem „B" należy dla wzmocnienia okleić kartonem od góry i spodu.

Kadłub składa się z trzech części: dwóch ścianek bocznych i jednej górnej. Najpierw należy skleić ścianki boczne, wycinając obrys kadłuba nieco większy, na ząbki, do których przykleja się górną część kadłuba. W miejscu największego przekroju należy wstawić dwie wręgi z cienkiej tektury dla usztywnienia kadłuba (patrz rysunek „A" — linie kreskowane). Przednią część kadłuba należy przewidzieć na ciężarek wyważający i odpowiednio ją wzmocnić oklejając kilkakrotnie papierem. Stateczniki z kartonu nieprofilowane — według rysunku.

Model przed lotem wyważamy podpierając w 1/3 głębokości skrzydła, ustawiając przy tym skrzydło według podanych na planie wymiarów.

Wszystkim konstruktorom życzymy powodzenia i przekroczenia rekordu Jakowlenki. (3 min. 19 sek.).

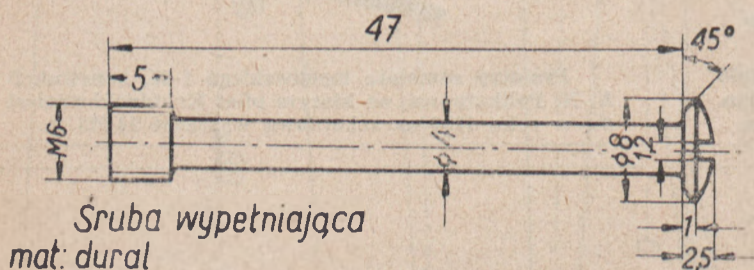
BUDUJEMY SILNIK SAMOZAPŁONOWY

JAN STASZEK, inż.

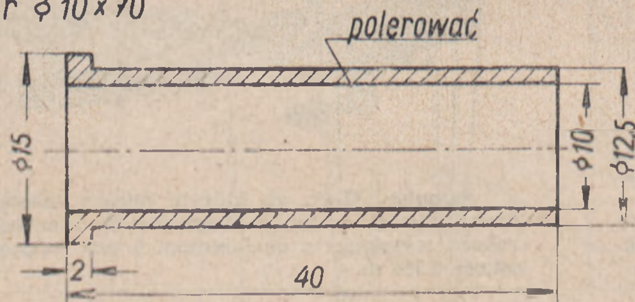
Samo wykonanie korbowodu, poza tym, że jest bardzo żmudne, bo wymagające długiego piłowania, nie przedstawia specjalnych kłopotów. Jest tutaj tylko pewna trudność, którą będziemy musieli przezwyciężyć. Ponieważ nie dajemy panewek w korbowodzie, trzeba obydwa łby zahartować, aby zmniejszyć współczynniki tarcia o czop korbowy i sworzeń tłokowy. Porządek pracy będzie więc następujący: wykonujemy korbowód według rysunku z tym jednak, że wewnętrzne otwory wiercimy wiertłami ⌀ 5,8 mm, a nie jak podano na rysunku ⌀ 6 mm. Po wykonaniu tego hartujemy korbowód w oleju, następnie zaś odpuszczamy jego część środkową podgrzewając ją palnikiem do czerwoności, przy czym przy studzeniu zanurzamy to jeden, to drugi łeb korbowodu w oleju, aby zachować jego twardość. Po wykonaniu tych operacji przecieramy na docieraku przy pomocy oliwy i proszku obydwa otwory, aż do ⌀ 6 mm, czyli do luźnego obracania się na czopie korbowym i sworzniu tłokowym.

Jan Staszek, inż.

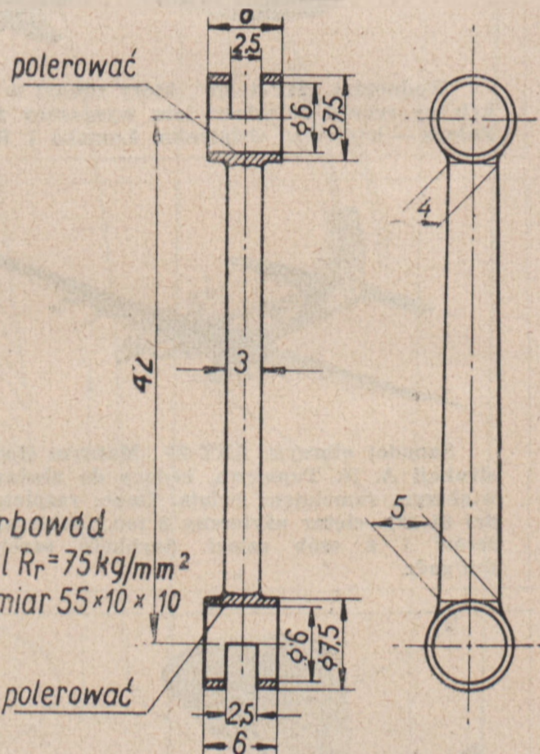
Uwaga! W 10 numerze SiM-u kończymy druk planów silnika samozapłonowego. Przypominamy o ankiecie!!!



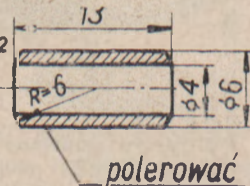
Śruba wypełniająca
mat: dural
wymiar ⌀ 10 × 70



Panewka główna
mat: bronz fosforowy
wymiar ⌀ 8 × 20

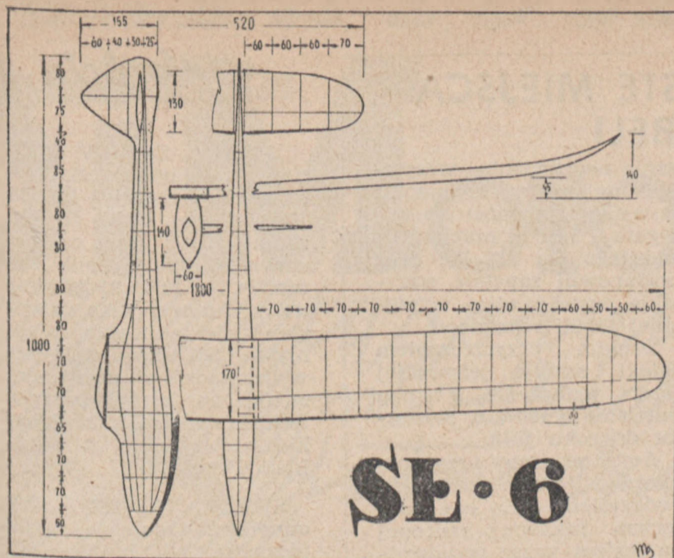


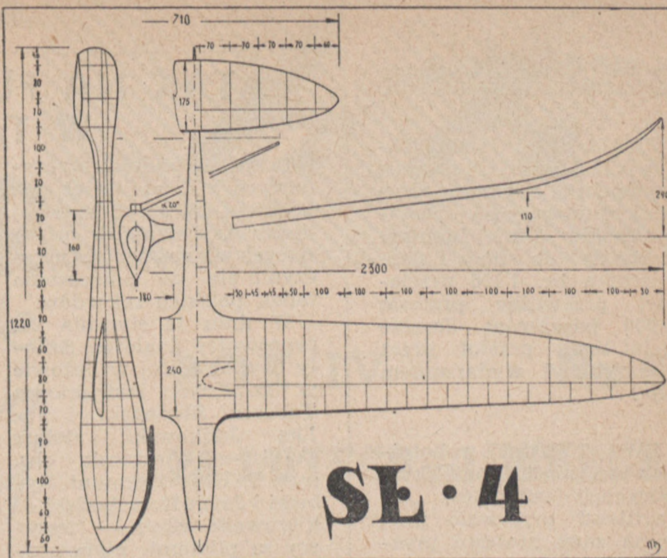
Korbowód
stal R_r = 75 kg/mm²
wymiar 55 × 10 × 10



Swurzeń tłokowy
stal R_r = 75 kg/mm²
wymiar ⌀ 10 × 20

Silnik samozapłonowy do modeli latających





CO SŁYCHAĆ W MAŁYM LOTNICTWIE?

Wprowadzamy nową kolumnę: Przegląd modeli zbudowanych w kraju. Pierwsze planiki nadesłali kol. kol. Stanisław Grzywa, Łucjan Śmieja, Jan Bury, Marian Krzyżan i Lech Komuda.

Sądzimy, że w ten sposób przyczynimy się do spopularyzowania polskiej myśli konstrukcyjnej.

Zwracamy się do wszystkich modelarzy: instruktorów, przodowników i amatorów o nadsyłanie szkiców swoich konstrukcji — od kartonowych do wyczynowych. (red.)

SŁ-6 „Sokół-1", KONSTR. ŁUCJAN ŚMIEJA

Szybowiec wyczynowy: rozpiętość 1 800 mm, długość 1 000 mm, powierzchnia nośna 33 dcm³, ciężar 430 g, obciążenie jednostkowe 13 g/dcm³. Profil skrzydła — Gö-594. Profil statecznika poziomego — symetryczny. Konstrukcja z sosny i sklejki. Model „Sokół" został wyróżniony na zawodach ZMP w dniu 5 września 1948 r. w Katowicach. Najlepszy czas lotu — 7 minut, do chwili zniknięcia modelu z pola widzenia komisji sędziowskiej.

SŁ-4 „Sokół-2", KONSTR. ŁUCJAN ŚMIEJA

Szybowiec wyczynowy: rozpiętość 2 300 mm, długość 1 220 mm, powierzchnia nośna 50 dcm², ciężar modelu 700 g, obciążenie jednostkowe 14 g/dcm². Profil skrzydła Gö-594. Profil statecznika — symetryczny. Konstrukcja z sosny i sklejki. Model brał udział w XIII ogólnopolskich zawodach w Katowicach. Cechą charakterystyczną jest statecznik motylkowy.

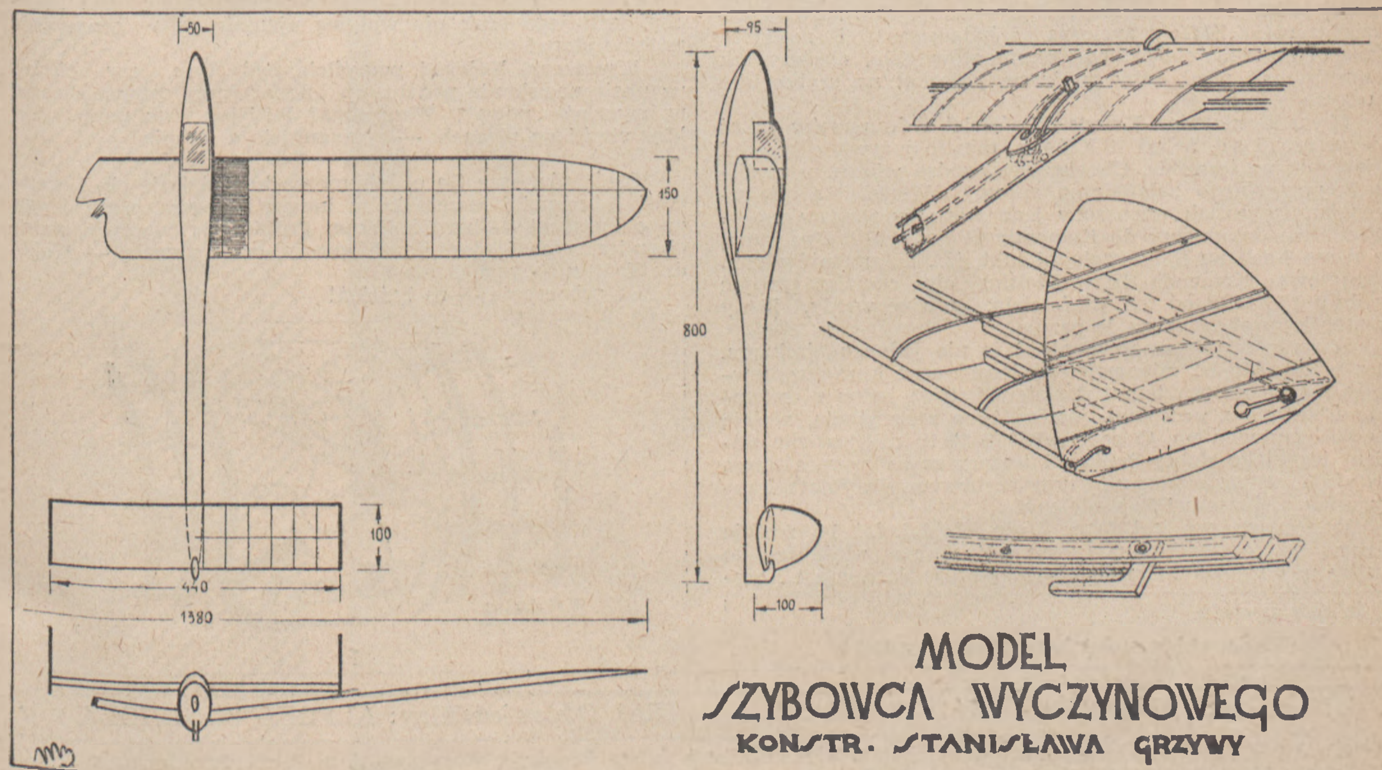
GS-5, KONSTR. STANISŁAW GRZYWA

Szybowiec wyczynowy. Rozpiętość 1 380 mm, długość 800 mm, powierzchnia skrzydeł 17,5 dcm², powierzchnia statecznika poziomego 4,2 dcm², powierzchnia statecznika pionowego 1,5 dcm². Obciążenie jednostkowe 18 g/dcm². Ciężar modelu 320 g. Środek ciężkości w 24% długości kadłuba. Profil skrzydła Eifel 400, profil statecznika poziomego NACA 23012.

Cechą charakterystyczną modelu jest niskie położenie skrzydeł (dolnopłat) w celu zmniejszenia ramienia; środek ciężkości — haczyk startowy.

Model był wykonany całkowicie z balsy, może jednak przy odpowiednio lekkiej budowie być przekonstruowany na sklejkę i sosnę.

GS-5 brał udział w zawodach we Francji, jak również na I ogólnopolskich zawodach w 1946 r. w Warszawie. **P. E.**



w skrócie

PRZELOT PÓŁNOCNEGO ATLANTYKU stał się najzupełniej normalną drogą komunikacyjną. Skandynawskie Linie Lotnicze wykonały do dnia 1 października br. 1 196 przelotów, przewożąc przeszło 33 500 pasażerów. Jeszcze 10 lat temu przelot przez Atlantyk był wydarzeniem dnia!

DWA TYSIĄCE robotników w trzech angielskich fabrykach samolotów „De Havilland" przerwało pracę na znak protestu przeciwko zwolnieniu przez dyrekcję jednego robotnika.

ATAK NA PUSTE MIEJSCA W TABELI

Przykład pilotów wyczynowych z Żaru wciąż jest podnietą dla coraz większej liczby szybowników pragnących jak najszybciej przyczynić się do polepszenia tabeli polskich rekordów.

W dniu 14 stycznia br. pracownicy Żaglowej Szkoły Szybowcowej w Jeżowie w składzie: instruktorzy Tadeusz Studencki i Feliks Jankowski, stolarz Stanisław Wieczorek, obs. met. PIHM Zygmunt Rybicki i Jerzy Kossobudzki — kierownik szkoły — (wszyscy są pilotami szybowcowymi) — powzięli zobowiązanie poprawienia wszystkich rekordów krajowych (z wyjątkiem czasu dla kategorii I i II i przelotu otwartego dla kat I), oraz postanowili zapełnić wszystkie puste miejsca w męskiej tabeli rekordów.

Drugim przyrzeczeniem załogi szkoły jeżowskiej jest wzmożenie tempa szkolenia o 100% w stosunku do roku 1948.

Ambitne plany szybowników z Jeżowa są godne podkreślenia. Są one podjęciem rękawicy rzuconej na jesieni przez szybowników z Żaru.

w skrócie

„PRAGA Z-114 V POLSKU" taki tytuł nosi dwustronicowy reportaż inż. M. Horejskiego i V. Nemca, zamieszczony przez czechosłowacki dwutygodnik „Letectvi" Nr 19 z 27 grudnia ub. r. Autorzy jako przedstawiciele lotniczego przemysłu CSR bawili w Polsce w listopadzie ub. r., demonstrując na szeregu naszych lotnisk swój samolot Praga E-114 „Air Baby" z silnikiem Praga „D".

SILNIK ODRZUTOWY opracował naukowo jako pierwszy na świecie radziecki profesor B. S. Stieczkin.



Kochani Simkarze!

Macie dziś niespodziankę. Zamiast długiej „litanii" indywidualnych odpowiedzi w „Poczcie lotniczej" — na szpaltę wtargnął obcy przybysz — felieton. Nie obrażajcie się za tę napaść i przyjmijcie gościa życzliwie. Przecież na wiele interesujących Was tematów można porozmawiać trochę mniej urzędowo, tak bardziej po koleżeńsku i niefrasobliwie. Ponieważ nie można byłoby poruszyć od razu wszystkich bolączek, chcę — jako autor felietonu — przystąpić do stopniowego omawiania dręczących Was problemów.

Chciałbym na wstępie podziękować Wam, Simkarze, za tyle zaufania i wiary. W co? — A w naszą, czyli simową „moc", „wpływowość" i w ogóle — wszechstronne możliwości. Ale czy Wy się czasami trochę nie mylicie? Czy nie przeceniacie naszych skromnych możliwości?

Długo myślałem niedawno nad tym, co zrobić z takim „fantem", jak gruby plik dokumentów, nadesłanych nam przez jednego z Simkarzy. Były tam i fotografie, i zaświadczenie z ZMP, i życiorys, i świadectwa, i metryka. Życzeniem właściciela tych dokumentów było, abyśmy tak manewrowali nimi, żeby on latem pojechał na szybowisko i uczył się latać.

Kwestia nielada! Kolega Właściciel dokumentów jakoś nie przeraził się, że od 18 XII 48 r. minęło już wiele tygodni i jest już po terminie. Chociaż nie bardzo wierzę w możliwość pomyślnego załatwienia sprawy Właściciela dokumentów, to jednak wzruszony jego wiarą w simcową moc— przesłałem dokumenty do Komendy Głównej SP. Być może, że nasza kochana SP uwzględni fakt, iż... dokumentów tych Powiatowa Komenda SP w Bielsku nie chciała przyjąć w dniu 15 XII 48 od ich właściciela, a więc wtedy, kiedy jeszcze była obowiązana je przyjąć.

A teraz drugie zmartwienie. I to nie jednego Simkarza, lecz wielu Chodzi mianowicie o teoretyczne kursy szybowcowe. Wiele na ten temat dostałem listów: jedne z zapytaniami, drugie z prośbami, jeszcze inne z... irytacją, złością i zniecierpliwieniem. O co chodzi? SiM tu nie jest nic winien, lecz jako dobry kolega i towarzysz ze zrozumieniem wyjaśnia co następuje: na kursy szybowcowe wybiera kandydatów wyłącznie SP, a nie my.

Kolejka rzeczy jest taka: Józio Wojdal, lat 16, zostaje uznany na komisji kwal.-rejestracyjnej na zdolnego do służby w powietrzu. Z radością maszeruje do domu i... czeka. W tym czasie jego dokumenty wędrują do Komendy Wojewódzkiej SP, przy której jest hufiec lotniczy SP. Józia wcielają (bez jego wiedzy) do hufca i w krótkim czasie dostaje zawiadomienie, żeby stawił się na teoretyczny kurs szybowcowy. W ciągu 14 dni Józio obraca się w świecie stateczników, lotek, kesonów, profilów i innych fletnerów, aż najpóźniej w końcu lutego br., po pomyślnym ukończeniu kursu staje przed komisją mandatową i lotniczo-lekarską przy Komendzie Wojewódzkiej SP, które dopiero ostatecznie kwalifikują go na szybowisko.

Jedna uwaga: nie wszyscy ci, co czekają w domu na wezwanie na kurs — otrzymają je. Proszę zrozumieć: takich Józiów jest tysiące, a miejsc — mało. Pierwszeństwo uzyskają przede wszystkim ci najzdrowsi, najaktywniejsi w pracy społecznej. Jaka rada? — lepiej pracować w ZMP, LL, dbać o zdrowie. Lotnik musi być naprawdę człowiekiem nieprzeciętnym.

Sprawa trzecia: brak palca u lewej nogi. Proszę się nie śmiać, surowo zabraniam!

„Co mam robić, nie mając palucha u lewej nogi? — Ja przecież chcę latać! Lekarz powiedział mi, że gdy dostanę zezwolenie od wyższych władz lotniczych, to i bez palucha będę mógł latać" — pisze jeden z kolegów.

— Co tu robić? Poskrobałem się w resztki bujnej czupryny... i w te pędy do doktora Ferra: Radź, Doktorze! —

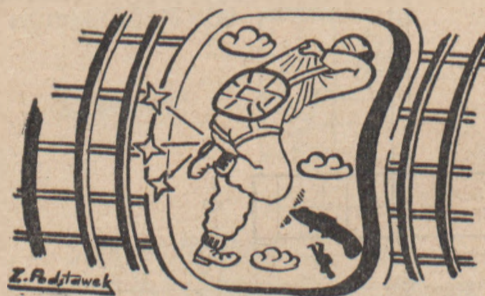
Oto, co usłyszałem od Doktora: może latać i bez palucha, jeśli jego brak nie wpływa ujemnie na wykonywanie ruchów stopą!

Wystarczy, Kolego? pomyślcie nad tym, czy kiedyś w czasie naciskania pedału, np. „Sępa" (przy ostrym skręcie w lewo) nie „nawali" Wam noga? Jeśli już teraz przechodzą Was ciarki po plecach — zrezygnujcie z latania.

* * *

Część pierwszą (tę o dokumentach) dedykuję ob. Lorancowi Adamowi i jeszcze kilku innym Kolegom, część drugą (tę o kursach) — bardzo licznej grupie zirytowanych, zniecierpliwionych i ciskających gromy, część trzecią — Koledze T. R. z Nowego Sącza.

Do zobaczenia — za tydzień!



Na zdjęciu na okładce:

Radziecki samolot komunikacyjny Ił-12

Red. Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr — Red. Odpowiedzialny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/4. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn., Warszawa.

Nr 298 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-71301

W Cena zł 15